



Europos Sąjungos
Taryba

Bruselis, 2023 m. lapkričio 28 d.
(OR. en)

15950/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0164(COD)

TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 13015/23

Komisijos dok. Nr.: 10115/23

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/18/EB, nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui
– Bendras požiūris

I. IVADAS

1. 2023 m. birželio 1 d. Komisija perdavė pirmiau nurodytą pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai.
2. Šis pasiūlymas susijęs su 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/18/EB, nustatančios pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB¹, pakeitimu.

¹ OL L 131, 2009 5 28, p. 114.

3. Direktyvoje 2009/18/EB numatyta saugumo tyrimų sistema, kad būtų galima pasimokyti iš jūrų laivų avarijų ir užkirsti kelią jų pasikartojimui. Į Direktyvos taikymo sritį patenkančios jūrų laivų avarijos tiriamos siekiant pagerinti jūrų saugumą ir apsaugoti jūros aplinką.
4. Direktyvos peržiūra siekiama šių konkrečių tikslų:
- patobulinti žvejojimo laivų, jų įgulos ir aplinkos apsaugą. Mažesni, trumpesni nei 15 metrų, žvejojimo laivai nepatenka į dabartinę Direktyvos taikymo sritį, o tai reiškia, kad avarijos, per kurias žūsta žmonės ir prarandami laivai, nėra sistemingai ir suderintai tiriamos;
 - patikslinti apibrėžtis ir teisinį tekstą, kad valstybių narių avarijų tyrimų įstaigos tirtų visas avarijas, kurias reikia laiku ir suderintai ištirti;
 - padidinti avarijų tyrimų įstaigų (ATI) pajėgumą laiku, profesionaliai ir nepriklausomai atlikti avarijų tyrimus (ir apie juos pranešti), įskaitant atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro ir technologijų tyrimus, ir
 - atnaujinti keletą apibrėžčių ir nuorodų į atitinkamus ES teisės aktus ir IMO taisykles, kad būtų užtikrintas aiškumas ir nuoseklumas.
5. Komisija priėmė pasiūlymą pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT) ir nedelsdama ėmėsi tolesnių veiksmų po 2018 m. atlikto *ex post* vertinimo¹ ir jūrų transporto reguliavimo tinkamumo patikros².
6. Pasiūlymas grindžiamas poveikio vertinimo³, kuris buvo pagrįstas išorės pagalbiniu tyrimu, rezultatais. Poveikio vertinimas buvo pristatytas ir nuodugniai išnagrinėtas viename darbo grupės posėdyje ir delegacijoms nekėlė didelį susirūpinimą keliančių klausimų.

¹ Dok. 9131/18 + ADD 1.

² Dok. 9128/18 + ADD 1.

³ Dok. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. Kartu su pasiūlymu buvo pateiktas ir poveikio vertinimas¹. Šis poveikio vertinimas buvo pateiktas ir nuodugniai išnagrinėtas per vieną darbo grupės posėdį. Pateiktos pastabos daugiausia buvo susijusios su jūrų saugumo tyrimų institucijų kokybės valdymo sistemų sertifikavimo išlaidomis ir su tuo, kaip šios išlaidos buvo apskaičiuotos.

II. NAGRINĖJIMAS KITOSE INSTITUCIJOSE

8. 2023 m. liepos 20 d. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas (TRAN) pranešėja paskyrė Caroline Nagtegaal (frakcija „Renew Europe“, Nyderlandai). C. Nagtegaal savo pranešimo projektą pateikė rugsėjo 18 d., o TRAN komitete dėl šio pasiūlymo planuojama balsuoti gruodžio 7 d.
9. 2023 m. rugsėjo 20 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė nuomonę dėl pasiūlymo². 2023 m. birželio 23 d. Europos regionų komitetas nusprendė nuomonės nepateikti.

III. NAGRINĖJIMO TARYBOJE PADĖTIS

10. Laivybos darbo grupė aptarė pasiūlymą keliuose posėdžiuose, kurie prasidėjo 2023 m. birželio mėn. Visos delegacijos pareiškė iš esmės pritariantčios Komisijos pasiūlymo tikslams pagerinti jūrų saugumą ir apsaugoti jūros aplinką.
11. Lapkričio 22 d. posėdyje Nuolatinių atstovų komitetas patvirtino pritariantis naujausiam kompromisui ir rekomendavo Tarybai 2023 m. gruodžio 4 d. TTE tarybos (transportas) posėdyje susitarti dėl bendro požiūrio.

¹ Dok. 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² Dok. 13372/23.

12. Kad avarijų tyrimų įstaigoms (ATĮ) būtų sudarytos sąlygos avarijų tyrimus atlikti (ir apie juos pranešti) panašiai visoje Sąjungoje, buvo siekiama, kad esamos taisyklės būtų aiškesnės ir labiau suderinamos su atitinkamomis tarptautinėmis taisyklėmis. Padaryta keletas Komisijos pasiūlymo pakeitimų, kurių pagrindinis tikslas – sugriežtinti nuostatas dėl avarijų tyrimų įstaigų nepriklausomumo ir jų išvadų konfidencialumo, taip pat sumažinti nereikalingą administracinę naštą. Pažymėtini trys pagrindiniai esminių nuostatų pakeitimai.
13. Pirma, 1 straipsnio 2 dalies formuluotė buvo peržiūrėta siekiant patikslinti, kad ATĮ atliekamų tyrimų tikslas nėra nustatyti atsakomybę ar kaltę. Šiuo tikslu visos valstybės narės jau turi teisinės sistemas; vietoj to ATĮ darbe daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama tam, kad būtų išsamiai pranešama apie jūrų laivo avarijos ar incidento priežastis, nepatiriant jokio nederamo išorinio spaudimo, kad būtų galima pasimokyti iš jūrų laivų avarijų ir užkirsti kelią jų pasikartojimui. Be to, sugriežtintos nuostatos dėl ATĮ tyrimų metu surinktos informacijos konfidencialumo (9 straipsnis), be kita ko, siekiant išvengti išorinio spaudimo ir palengvinti prieigą prie duomenų, kurie galėtų būti svarbūs nustatant jūrų laivų incidentų priežastis. Tuo pat metu buvo peržiūrėtas 17a straipsnis, siekiant geriau apibrėžti Komisijos ir EMSA dalyvavimą mokymuose ir teikiant operatyvinę pagalbą ATĮ atliekant tyrimus; tokia pagalba turėtų būti teikiama tik tyrimų institucijų prašymu ir tik tuo atveju, jei nekyla interesų konflikto.
14. Antra, siekiant atsižvelgti į skirtingus poreikius ir organizacines struktūras nacionaliniu lygmeniu ir kartu išvengti nereikalingos administracinės naštos, 8 straipsnio 7 dalis buvo pakeista, kad kiekviena valstybė narė galėtų nuspręsti, ar įgyvendinti nacionalinei jūrų saugumo tyrimų institucijai skirtą kokybės valdymo sistemą (KVS). Siekiant to paties tikslo – sumažinti administracinę naštą, dabar tekste numatyta galimybė ATĮ rengti supaprastintas ataskaitas, o tai sumažina darbo krūvį tais atvejais, kai išsamios ataskaitos rengimas neturi pridėtinės vertės.

15. Trečia, 20 straipsnis buvo performuluotas, kad Komisijai būtų suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus siekiant pritaikyti priedus prie tarptautinės jūrų teisės, susijusios su avarių jūrų transporto sektoriuje tyrimu, raidos ir sudaryti palankesnes sąlygas rinkti žinias, dalintis jomis ir apie jas pranešti.
16. Galiausiai Komisijos pasiūlytas perkėlimo į nacionalinę teisę terminas (vieni metai nuo iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo) būtų pratęstas iki 4 metų.
17. Šiame procedūros etape Komisija laikosi procedūrinės išlygos dėl visų savo pasiūlymo pakeitimų.

IV. IŠVADOS

18. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Tarybos prašoma susitarti dėl *bendro požiūrio* dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/18/EB, nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarių jūrų transporto sektoriuje tyrimui, remiantis šio pranešimo priede išdėstytu kompromisu.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/18/EB, nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir panaikinamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1286/2011

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁷,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁸,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

⁷ OL C [...], [...], p. [...].

⁸ OL C [...], [...], p. [...].

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/18/EB⁹ nustatyti pagrindiniai principai, taikomi avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir nustatyta saugumo tyrimų sistema. Jūrų laivų avarijas, patenkančias į tos direktyvos taikymo sritį, tiria valstybėse narėse įsteigtos nepriklausomos tyrimo įstaigos, siekiamos pagerinti jūrų saugumą ir apsaugoti jūrų aplinką, kad būtų mokomasi iš praeities siekiant užkirsti kelią avarijoms ir incidentams ateityje;
- (2) nuo Direktyvos 2009/18/EB įsigaliojimo įvyko tarptautinės reglamentavimo aplinkos ir technologijų pokyčių. Reikėtų atsižvelgti į tuos pokyčius ir raidą, taip pat į patirtį, įgytą įgyvendinant Direktyvą 2009/18/EB;
- (3) Direktyvoje 2009/18/EB daromos nuorodos į keletą Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) priimtų teisės aktų, kurie nuo jos įsigaliojimo buvo panaikinti, iš dalies pakeisti arba peržiūrėti. Pavyzdžiui, toje direktyvoje daroma nuoroda į IMO jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksą (1997 m. lapkričio 27 d. IMO rezoliucija A.849(20)), kuris buvo atšauktas Tarptautinių standartų ir rekomenduojamos jūrų saugumo tyrimo praktikos tiriant jūrų laivų avarijas ir incidentus kodeksu (Avarijų tyrimo kodeksas) (2008 m. gegužės 16 d. Rezoliucija MSC 255(84)) ir Rezoliucija A.1075(28) „Avarijų tyrimo kodekso įgyvendinimo gairės tyrėjams“, MSC.255(84));
- (4) IMO avarijų tyrimo kodekse pateikiamos naujos apibrėžtys, pvz., termino „jūrų saugumo tyrimų institucija“ apibrėžtis, o kitos sąvokos, pvz., „sunki avarija“, išbraukiamos. Tie pakeitimai turėtų būti įtraukti į Direktyvą 2009/18/EB;
- (5) Direktyvoje 2009/18/EB taip pat daroma nuoroda į 2008 m. IMO aplinkraštį MSC-MEPC.Circ.3, kuris buvo pakeistas 2014 m. lapkričio 18 d. aplinkraščiu MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 „Ataskaitos dėl jūrų laivų avarijų ir incidentų. Persvarstytos suderintos duomenų teikimo procedūros“;

⁹ OL L 131, 2009 5 28, p. 114.

- (6) 2013 m. gruodžio 4 d. priimtose IMO avarijų tyrimo kodekso įgyvendinimo gairėse tyrėjams (A.1075(28)) pateikiamos praktinės rekomendacijos dėl sistemingo jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo ir sudaromos galimybės parengti veiksmingą analizę ir prevencinius veiksmus. Tos gairės turėtų būti įtrauktos į Direktyvą 2009/18/EB;
- (7) trumpesni nei 15 metrų žvejybos laivai šiuo metu nepatenka į Direktyvos 2009/18/EB taikymo sritį, todėl su tokiais žvejybos laivais susijusių jūrų laivų avarijų tyrimų atlikimas nėra nei sistemingas, nei suderintas. Tokie laivai lengviau apvirsta, ir yra santykinai įprasta, kad jų įgulos nariai iškrenta už borto. Todėl būtina apsaugoti tuos žvejybos laivus, jų įgulą ir aplinką, atliekant preliminarų trumpesnių nei 15 metrų žvejybos laivų labai sunkių avarijų vertinimą, siekiant nustatyti, ar institucijos turėtų pradėti saugumo tyrimą, atsižvelgdamos, *inter alia*, į turimus įrodymus ir į galimybes išvengti avarijų ir incidentų ateityje, atsižvelgiant į saugumo tyrimo rezultatus;
- (7a) šia direktyva neturėtų būti užkertamas kelias valstybėms narėms nustatyti nacionalines jūrų laivų avarijų ar incidentų, susijusių su bet kokio tipo laivais, plukdančiais 12 ar mažiau keleivių arba naudojamais kitais komerciniais tikslais, tyrimo taisykles;
- (8) kai kurios Direktyvoje 2009/18/EB pateiktos apibrėžtys nėra aiškios. Turėtų būti patikslinta žvejybos laivo ilgio apibrėžtis, visų pirma tais atvejais, kai priklausomai nuo žvejybos laivo ilgio skiriasi jūrų saugumo tyrimų institucijų metodai ir pareigos;
- (9) IMO avarijų tyrimo kodekse kalbama apie tiesiogiai su laivo eksploatavimu susijusį įvykį arba įvykių seką. Šios sąvokos aiškinimas gali labai skirti ir turėtų būti patikslintas. Šie skirtumai daro poveikį avarijų tyrimų institucijų veiksams, visų pirma susijusiems su avarijomis uostuose, galimybėms vykdyti bendrus tyrimus ir rinkti avarijų bei tyrimų duomenis;

- (10) IMO avarijų tyrimo kodekse nustatyta, kad įvykus labai sunkiai jūrų laivo avarijai turi būti atliekamas jūrų saugumo tyrimas. Tačiau nėra gairių dėl to, per kiek laiko po avarijos turi įvykti mirtis, kad dėl jos jūrų laivo avarija būtų laikoma labai sunkia ir todėl būtų būtina atlikti tyrimą. Todėl tokios gairės turėtų būti pateiktos Direktyvoje 2009/18/EB;
- (11) valstybių narių jūrų saugumo tyrimų institucijų turimi darbuotojai ir veiklos išteklių labai skiriasi, todėl ataskaitų dėl jūrų laivų avarijų teikimas ir tų avarijų tyrimas yra neveiksmingi ir nenuoseklūs. Todėl Komisija, padedama Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA), turėtų teikti labai specializuotą analitinę pagalbą atliekant individualius tyrimus (socialiniai emociniai įgūdžiai), taip pat analitines priemones ir įrangą (techninę įrangą);
- (12) atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, EMSA turėtų organizuoti mokymus apie konkrečius metodus ir apie naujus pokyčius bei technologijas, kurie ateityje gali būti svarbūs avarijų tyrimui. Tokiuose mokymuose daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama, be kita ko, atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurui, kuris ypač svarbus atsižvelgiant į Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį, automatizavimui ir Bendrojo duomenų apsaugos reglamento (BDAR) taisyklėms;
- (12a) jūrų saugumo tyrimų nepriklausomumas turi būti užtikrintas bet kokiomis aplinkybėmis, o visi šiuose tyrimuose dalyvaujantys subjektai, įskaitant viešąsias ar privačiąsias bendroves, institucijas ar agentūras, neturėtų turėti jokių interesų konfliktų;

- (14) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos nuostatų, susijusių su į jos taikymo sritį patenkančių IMO dokumentų sąrašų, įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁰⁾;
- (14a) siekiant pritaikyti priedus prie tarptautinės jūrų teisės, susijusios su avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimu, raidos ir sudaryti palankesnes sąlygas rinkti žinias, dalintis jomis ir apie jas pranešti, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus dėl šios direktyvos 14 straipsnio 4 dalies ir 17 straipsnio 5 dalies. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros* nustatytais principais. Konkrečiai, į šias konsultacijas turėtų būti įtraukta šia direktyva nustatyta nuolatinio bendradarbiavimo sistema. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (15) atsižvelgiant į visą EMSA apsilankymų valstybėse narėse siekiant stebėti, kaip įgyvendinama ši direktyva, ciklą, Komisija turėtų įvertinti šios direktyvos įgyvendinimą ne vėliau kaip [dešimt metų nuo 23 straipsnyje nurodytos jos įsigaliojimo datos] ir apie tai pateikti ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti su Komisija, kad surinktų visą vertinimui reikalingą informaciją;

¹⁰ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (16) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. nustatyti jūrų transporto avarijų tyrimo taisykles siekiant pagerinti jūrų saugumą ir apsaugoti jūros aplinką, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (17) todėl Direktyva 2009/18/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2009/18/EB pakeitimai

Direktyva 2009/18/EB iš dalies keičiama taip:

1) 1 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Pagal šią direktyvą atliekamų tyrimų tikslas nėra nustatyti atsakomybę ar kaltę, todėl remiantis šių tyrimų išvadomis negalima daryti išvados dėl kaltės ar atsakomybės. Valstybės narės užtikrina, kad jūrų saugumo tyrimų institucijoms (toliau – tyrimų institucijos) nebūtų užkertamas kelias ir nebūtų ribojama jų galimybė išsamiai pranešti apie jūrų laivo avarijos ar incidento priežastis.“;

2) 2 straipsnio 2 dalis iš dalies keičiama taip:

a) *(išbraukta)*

b) d punktas išbraukiamas;

3) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

Apibrėžtys

Šioje direktyvoje:

1. IMO avarijų tyrimo kodeksas – IMO Jūrų saugumo komiteto rezoliucijos MSC.255(84) priede išdėstyto Jūrų laivų avarijų ar incidentų saugumo tyrimo tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos kodekso naujausia redakcija;
2. IMO avarijų tyrimo kodekso įgyvendinimo gairės tyrėjams – 2013 m. gruodžio 4 d. IMO asamblėjos rezoliucija A.1075(28) priimtų gairių naujausia redakcija;
3. tolesnės sąvokos suprantamos taip, kaip jos yra apibrėžtos IMO avarijų tyrimo kodekse:
 - a) jūrų laivo avarija;
 - b) labai sunki jūrų laivo avarija;
 - c) jūrų laivo incidentas;
 - d) jūrų saugumo tyrimas;
 - e) jūrų saugumo tyrimų institucija;
 - f) jūrų saugumo tyrimą atliekanti valstybė;
 - g) iš esmės suinteresuota valstybė;
 - h) sunkus sužalojimas;

4. IMO sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus jūrų laivo avarijai gairės – 2006 m. balandžio 27 d. IMO Teisės reikalų komiteto Rezoliucijos LEG.3(91) priede išdėstytos gairės, kurias Tarptautinės darbo organizacijos vadovaujanti įstaiga patvirtino savo 296-ame posėdyje 2006 m. birželio 12–16 d.;
5. sąvokos „ro-ro keleivinis laivas“ ir „greitaeigis keleivinis laivas“ suprantamos taip, kaip jos yra apibrėžtos Direktyvos (ES) 2017/2110¹¹ 2 straipsnyje;
6. reiso duomenų rašytuvas (toliau – VDR) ir supaprastintas reiso duomenų rašytuvas (toliau – S-VDR) suprantami taip, kaip jie yra apibrėžti IMO Jūrų saugumo komiteto rezoliucijų MSC.333(90) ir MSC.163(78) naujausiose redakcijose, papildytose atitinkamais IMO naudojimo charakteristikų standartais, atsižvelgiant į įmontavimo laive datą, nedarant poveikio Sąjungos teisės aktams;
7. saugumo rekomendacija – pasiūlymas, įskaitant registravimo ir kontrolės tikslais teikiamus pasiūlymus, kurį pateikia:
 - a) saugumo tyrimą atliekančios valstybės arba tokiam tyrimui vadovaujančios valstybės tyrimo institucija, remdamasi tokio tyrimo metu gauta informacija, arba, kai tinkama,
 - b) Komisija, remdamasi abstrakčia duomenų analize bei atliktų saugumo tyrimų rezultatais.
8. sąvoka „žvejybos laivo ilgis“ suprantama taip, kaip ji yra apibrėžta Reglamento (ES) 2017/1130¹² 2 straipsnyje;

¹¹ 2017 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/2110 dėl inspektavimo, kuriuo užtikrinamas saugus reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimas, sistemos ir kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės ir panaikinama Tarybos direktyva 1999/35/EB (OL L 315, 2017 11 30, p. 61).

¹² 2017 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/1130, kuriuo nustatomos žvejybinių laivų charakteristikos (OL L 169, 2017 6 30, p. 1).

9. mirtinas sužalojimas – sužalojimas, kurį asmuo patiria avarijos metu ir dėl kurio jis miršta per 15 dienų nuo avarijos dienos, jei turima su tuo susijusios informacijos.“;

4) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) saugumo tyrimai būtų nepriklausomi nuo kriminalinių arba kitų lygiagrečių tyrimų, kuriais siekiama nustatyti atsakomybę arba kaltę, ir kad tyrimų institucijos galėtų pranešti apie jūrų saugumo tyrimo rezultatus be jokių asmenų, organizacijų ar šalių, kuriems gali turėti įtakos jo rezultatai, nurodymų ar įsikišimo;“

b) 2 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) koordinuoti jų atitinkamų tyrimų institucijų veiklą tiek, kiek tai reikalinga šios direktyvos tikslui pasiekti.“;

5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Pareiga atlikti tyrimą

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad įvykus labai sunkiai jūrų laivo avarijai, 8 straipsnyje nurodyta tyrimų institucija atliktų saugumo tyrimą:

- a) jei laivas plaukioja su tos valstybės vėliava, nepriklausomai nuo avarijos vietos;
- b) jei avarija įvyksta jos teritorinėje jūroje ir vidaus vandenyse, kaip apibrėžta UNCLOS, nepriklausomai nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos; arba

c) jei valstybė narė yra iš esmės suinteresuota, nepriklausomai nuo avarijos vietos ir nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos.

2. Trumpesnio nei 15 metrų žvejybos laivo atveju tyrimų institucija atlieka preliminarų labai sunkios jūrų laivo avarijos vertinimą, kad nustatytų, ar reikia atlikti saugumo tyrimą.

Tais atvejais, kai tyrimų institucija nusprendžia neatlikti labai sunkios trumpesnio nei 15 metrų žvejybos laivo avarijos saugumo tyrimo, tokio sprendimo priežastys užregistruojamos ir apie jas pranešama pagal 17 straipsnio 3 dalį.

3. Priimdama 2 dalyje nurodytus sprendimus, tyrimų institucija atsižvelgia į turimus įrodymus ir į galimybes išvengti avarijų ir incidentų ateityje, atsižvelgiant į saugumo tyrimo rezultatus. Visų kitų jūrų laivų avarijų ar incidentų atveju tyrimų institucija sprendžia, ar atlikti saugumo tyrimą.

4. Tyrimui vadovaujančios valstybės narės tyrimų institucija, bendradarbiaudama su lygiavertėmis kitų iš esmės suinteresuotų valstybių įstaigomis, nustato saugumo tyrimų apimtį ir praktinę atlikimo tvarką taip, kaip jos nuomone yra geriausia, kad būtų pasiektas šios direktyvos tikslas ir kad būtų užkirstas kelias avarijoms ir incidentams ateityje.

5. Atlikdama saugumo tyrimus, tyrimų institucija laikosi IMO avarijų tyrimo kodekso įgyvendinimo gairių tyrėjams. Tyrėjai gali nukrypti nuo tų gairių, jei, remiantis jų profesine nuomone, tai gali būti pateisinama kaip būtina tyrimo tikslams pasiekti. Komisija, atsižvelgdama į atitinkamą saugumo tyrimų patirtį ir pasikonsultavusi su tyrimą atliekančiomis institucijomis dėl 10 straipsnyje apibrėžtos nuolatinio bendradarbiavimo sistemos, gali priimti šių gairių įgyvendinimo rekomendacijas.

6. Spręsdamos, ar jūrų laivo avarija arba incidentas, kurie įvyko laivui esant greta krantinės, prisišvartavus arba doke ir per kuriuos nukentėjo krante dirbantys darbuotojai arba uosto darbuotojai, buvo tiesiogiai susiję su laivo eksploatavimu ir dėl to turi būti atliekamas saugumo tyrimas, valstybės narės, laikydamosi savo nacionalinės teisės, ypatingą dėmesį skiria tam, kaip laivo struktūra, įranga, procedūros, įgula ir laivo valdymas yra susiję su vykdoma veikla ir kiek jie tai veiklai yra svarbūs.

7. Įvykus jūrų laivo avarijai ar incidentui, saugumo tyrimas pradedamas nedelsiant ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per du mėnesius nuo to įvykio.

8. Jei atliekant jūrų saugumo tyrimą paaiškėja, kad padarytas 1988 m. Konvencijos dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš saugią jūrų laivybą naujausios redakcijos 3, 3a, 3b arba 3c straipsniuose nurodytas nusikaltimas, tyrimų institucija, atsižvelgdama į nacionalinę teisę, nedelsdama informuoja valstybės narės arba valstybių narių ir bet kurios susijusios trečiosios šalies jūrų saugumo institucijas.“;

6) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

Pareiga pranešti

Valstybė narė pagal savo teisės sistemą reikalauja, kad atsakingosios institucijos ir (arba) suinteresuotosios šalys nedelsiant praneštų jos tyrimų institucijai apie visas avarijas ir incidentus, kuriems taikoma ši direktyva.“;

7) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies trečia pastraipa pakeičiama taip:

„Lygiagretūs tos pačios jūrų laivo avarijos ar incidento saugumo tyrimai atliekami tik išskirtiniais atvejais. Tokiais atvejais valstybės narės praneša Komisijai apie tokių lygiagrečių tyrimų atlikimo priežastis. Lygiagrečius saugumo tyrimus atliekančios valstybės narės bendradarbiauja viena su kita. Visų pirma susijusios tyrimų institucijos keičiasi visa susijusia informacija, surinkta joms atliekant atitinkamus tyrimus, visų pirma tam, kad, kiek įmanoma, padarytų bendras išvadas.“;

b) įterpiama 1a dalis:

„1a. Atliekant jūrų saugumo tyrimą, iš esmės suinteresuotos valstybės narės, kiek praktiškai įmanoma, padeda jūrų saugumo tyrimą atliekančiai (-ioms) valstybei (-ėms) narei (-ėms) gauti atitinkamą informaciją, reikalingą jūrų laivo saugumo tyrimui. Jūrų saugumo tyrimą atliekančiam tyrėjui ar tyrėjams taip pat galėtų būti suteikta galimybė gauti informaciją, kurią turi iš esmės suinteresuotos valstybės valstybiniai pareigūnai, atliekantys apžiūrą, pakrančių apsaugos pareigūnai, laivų eismo tarnybų operatoriai, laivavedžiai ir kiti jūroje dirbantys darbuotojai, laikantis jos nacionalinės teisės.“;

c) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Kai ro-ro keleivinis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas patiria jūrų laivo avariją ar incidentą, saugumo tyrimo procedūrą pradeda ta valstybė narė, kurios teritorinėje jūroje arba vidaus vandenyse, kaip apibrėžta UNCLOS, įvyko avarija ar incidentas, o jeigu ji (jis) įvyksta kituose vandenyse – paskutinė valstybė narė, kurioje tas ro-ro keleivinis laivas lankėsi. Ta valstybė toliau atsako už saugumo tyrimą ir derinimą su kitomis iš esmės suinteresuotomis valstybėmis narėmis, kol tarpusavyje susitariama dėl to, kuri valstybė bus tyrimui vadovaujanti valstybė.“;

8) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Jūrų saugumo tyrimų institucijos

1. Valstybės narės užtikrina, kad už jūrų saugumo tyrimų atlikimą būtų atsakinga nešališka, nepriklausoma ir nuolatinė jūrų saugumo tyrimų institucija, kuriai suteikti būtini įgaliojimai ir kuri turi pakankamai priemonių ir lėšų, o tyrimus atliktų tinkamai kvalifikuoti tyrėjai, turintys jūrų laivų avarijų ir incidentų srities kompetenciją, kad galėtų laikytis savo pareigų pagal šią direktyvą.

Nedraudžiama laikinai paskirti reikiamų specialių įgūdžių turinčių tyrėjų, kurie dalyvautų atliekant jūrų saugumo tyrimą, taip pat nedraudžiama pasitelkti konsultantų, kurie teiktų ekspertų konsultacijas dėl bet kurio jūrų saugumo tyrimo aspekto.

Siekiant saugumo tyrimą atlikti nešališkai, jūrų saugumo tyrimų institucija organizaciniu bei teisinės struktūros atžvilgiu ir priimdama sprendimus nepriklauso nuo jokios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai.

Priėjimo prie jūros neturinčios valstybės narės, kurios neturi nei laivų, nei su jų vėliava plaukiojančių laivų, kurie patektų į šios direktyvos taikymo sritį, nustato nepriklausomą centrą, turintį bendradarbiauti atliekant saugumo tyrimą pagal 5 straipsnio 1 dalies c punktą.

2. Jūrų saugumo tyrimų institucija užtikrina, kad atskiri tyrėjai turėtų profesinių žinių ir praktinės patirties su jų įprastomis tyrimo pareigomis susijusiose srityse. Be to, jūrų saugumo tyrimų institucija reikiamu mastu užtikrina galimybę lengvai gauti reikiamų ekspertinių žinių.

3. Jūrų saugumo tyrimų institucijai patikėta veikla gali būti išplėsta suteikiant teisę rinkti ir analizuoti su jūrų saugumu susijusius duomenis, ypač prevenciniais tikslais, jei dėl šios veiklos nekenkiama tokios institucijos nepriklausomumui arba neatsiranda atsakomybė, susijusi su reglamentavimo, administraciniais arba standartizavimo klausimais.

4. Valstybės narės, veikdamos pagal savo atitinkamas teisės sistemas užtikrina, kad jų jūrų saugumo tyrimų institucijos ar bet kurios kitos jūrų saugumo tyrimų institucijos, kuriai jos yra perdavusios jūrų saugumo tyrimo užduotį, tyrėjams, kai tinkama, bendradarbiaujant su teisminį tyrimą vykdančiomis valdžios institucijomis, būtų suteikta visa su jūrų saugumo tyrimo atlikimu susijusi informacija ir todėl jie turėtų teisę:

- a) patekti į visas susijusias teritorijas arba avarijos vietą bei į visus laivus, jų nuolaužas arba konstrukcijas, taip pat apžiūrėti krovinį, įrangą arba jų liekanas;
- b) užtikrinti, kad būtų nedelsiant parengtas įrodymų sąrašas ir būtų atlikta kontroliuojama nuolaužų, liekanų arba kitų komponentų ar medžiagų paieška ir surinkimas siekiant juos apžiūrėti arba ištirti;
- c) reikalauti, kad būtų apžiūrėti arba ištirti b punkte nurodyti daiktai ir turėti teisę laisvai susipažinti su tokios apžiūros arba tyrimo rezultatais;
- d) laisvai susipažinti su visa susijusia informacija ir užregistruotais duomenimis, įskaitant VDR ar S-VDR duomenimis, apie laivą, laivų eismo tarnybos įrašus, reisą, krovinį, įgulą ar visus kitus asmenis, objektus, sąlygas ar aplinkybes, juos kopijuoti ir jais naudotis, ir galėtų tai atlikti;
- e) laisvai susipažinti su aukų kūnų apžiūros rezultatais arba iš aukų kūnų paimtų mėginių tyrimų rezultatais;
- f) reikalauti žmonių, dalyvavusių eksploatuojant laivą, arba visų kitų susijusių asmenų apžiūros rezultatų ar iš tokių asmenų paimtų mėginių tyrimų rezultatų ir laisvai susipažinti su jais;

- g) apklausti liudytojus nedalyvaujant asmeniui, kurio interesai galėtų būti laikomi kenkiančiais saugumo tyrimui;
 - h) gauti laivo vėliavos valstybės, savininkų, klasifikacinių bendrovių arba visų kitų susijusių šalių, jei jos arba jų atstovai yra įsisteigę valstybėje narėje, turimus apžiūros dokumentus ir susijusią informaciją;
 - i) prašyti atitinkamų valstybių susijusių valdžios institucijų, tarp jų laivo vėliavos valstybės ir uosto valstybės pareigūnų, atliekančių apžiūrą, pakrantės pareigūnų, laivų eismo tarnybos operatorių, paieškos ir gelbėjimo komandų, laivavedžių arba kitų uoste ar jūroje dirbančių darbuotojų pagalbos.
5. Jūrų saugumo tyrimų institucijai sudaromos sąlygos bet kuriuo laiku gavus pranešimą apie avariją nedelsiant reaguoti ir gauti reikiamus išteklius, kad nepriklausomai atliktų savo funkcijas. Jos jūrų saugumo tyrėjamas suteikiamas statusas, suteikiantis būtinas nepriklausomumo garantijas.
6. Jūrų saugumo tyrimų institucija gali derinti šioje direktyvoje jai numatytas užduotis su tyrimais, kurių objektas yra prie jūrų laivų avarių nepriskiriami įvykiai, su sąlyga, kad tokie tyrimai nekelia pavojaus jos nepriklausomumui.
7. Kiekviena valstybė narė gali parengti, įgyvendinti ir palaikyti savo jūrų saugumo tyrimų institucijai skirtą kokybės valdymo sistemą.“;

9) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„9 straipsnis

Konfidencialumas

1. Nedarant poveikio Reglamentui (ES) 2016/679, valstybės narės, veikdamos pagal savo teisinės sistemas, užtikrina, kad toliau nurodyti įrašai nebūtų pateikiami kitais nei jūrų saugumo tyrimo tikslais, nebent tos valstybės narės kompetentinga institucija nustato, kad esama viršesnio viešojo intereso juos atskleisti, įskaitant atvejus, kai padaroma išvada, kad atskleidimo nauda yra didesnė už neigiamą vidinį ar tarptautinį poveikį, kurį toks veiksmas gali turėti tam ar kuriam nors būsimam saugumo tyrimui:
 - a) visi jūrų saugumo tyrimų institucijos jūrų saugumo tyrimo metu iš asmenų surinkti parodymai;
 - b) dokumentai, atskleidžiantys asmenų, davusių parodymus jūrų saugumo tyrimo metu, tapatybę;
 - c) jūrų saugumo tyrimų institucijos surinkta ypač neskelbtino ir asmeninio pobūdžio informacija, įskaitant informaciją apie asmenų sveikatą;
 - d) atliekant jūrų saugumo tyrimą vėliau parengta medžiaga, tokia kaip pastabos, juodraščiai, jūrų saugumo tyrėjų užrašytos nuomonės, išnagrinėjus informaciją pateiktos nuomonės;
 - e) pagal tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką jūrų saugumo tyrėjų iš kitų valstybių narių ar trečiųjų valstybių pateikta informacija ir įrodymai, kai to prašo jų jūrų saugumo tyrimų institucija;
 - f) laikinųjų, glaustų arba galutinių ataskaitų projektai;

- g) visi asmenų, dalyvavusių laivo eksploatacijoje, ryšių palaikymo dokumentai;
- h) rašytiniai ar elektroniniai laivų eismo tarnybos įrašai ir tų įrašų nuorašai, įskaitant jų vidaus tikslais parengtas ataskaitas ir rezultatus.

2. Jūrų saugumo tyrime naudojami reiso duomenų rašytuvo ir supaprastinto reiso duomenų rašytuvo įrašai nepateikiami ir nenaudojami kitais nei jūrų saugumo tyrimo ar laivo saugos tikslais, išskyrus atvejus, kai tokie įrašai nuasmeninami arba atskleidžiami taikant saugias procedūras.

3. 1 dalyje nurodytais tikslais gali būti atskleidžiami tik tie duomenys, kurie yra tikrai būtini.

4. Valstybės narės, laikydamosi Sąjungos teisės, gali nuspręsti apriboti atvejus, kuriais gali būti priimtas toks sprendimas dėl atskleidimo.“;

10) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su Komisija, sukuria nuolatinio bendradarbiavimo sistemą, kuri leidžia jų atitinkamoms jūrų saugumo tyrimų institucijoms bendradarbiauti tarpusavyje tiek, kiek tai reikalinga siekiant šios direktyvos tikslo.“;

b) 3 dalis iš dalies keičiama taip:

a) įvadinė pastraipa ir a punktas pakeičiami taip:

„3. Dalyvaudamos nuolatinio bendradarbiavimo sistemoje valstybių narių jūrų saugumo tyrimų institucijos visų pirma susitaria dėl geriausios bendradarbiavimo tvarkos siekiant:

a) jūrų saugumo tyrimų institucijoms sudaryti sąlygas dalytis įrenginiais, infrastruktūra ir įranga techniniam nuolaužų ir laivo įrangos bei kitų su saugumo tyrimais susijusių objektų tyrimui, tarp jų informacijos iš VDR ar S-VDR ir kitų elektroninių prietaisų išgavimui ir vertinimui;“;

b) h ir i punktai pakeičiami taip:

„h) skatinti bendradarbiavimą su trečiųjų šalių jūrų saugumo tyrimų institucijomis bei su tarptautinėmis jūrų laivų avarijų tyrimo organizacijomis šioje direktyvoje aptariamose srityse;

i) jūrų saugumo tyrimus vykdančioms jūrų saugumo tyrimų institucijoms teikti visą susijusią informaciją.“;

10a) 12 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Valstybės narės bendradarbiavimas iš esmės suinteresuotos trečiosios valstybės atliekamame jūrų saugumo tyrime nedaro poveikio šioje direktyvoje nurodytiems jūrų saugumo tyrimo atlikimo ir ataskaitų teikimo reikalavimams. Kai iš esmės suinteresuota trečioji valstybė vadovauja saugumo tyrimui, kuriame dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių, valstybės narės gali nuspręsti nevykdyti lygiagretaus jūrų saugumo tyrimo, jeigu trečiosios valstybės vadovaujamas jūrų saugumo tyrimas yra atliekamas pagal IMO jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksą. Tokiais atvejais valstybių narių jūrų saugumo tyrimų institucijoms netaikomos 14 straipsnio nuostatos.“;

10b) 13 straipsnio a punktas pakeičiamas taip:

„a) išsaugoti visą jūrlapių, žurnalų, elektroninių ir magnetinių įrašų ir vaizdo juostų informaciją, taip pat VDR ar S-VDR ir kitų elektroninių prietaisų informaciją, susijusią su laikotarpiu iki avarijos, jos metu ir po jos;“;

11) 14 straipsnis pakeičiamas taip:

„14 straipsnis

Avarijų tyrimų ataskaitos

1. Atlikus saugumo tyrimą pagal šią direktyvą paskelbiama avarijos ataskaita, kuri pateikiama kompetentingos jūrų saugumo tyrimų institucijos nustatyta forma ir laikantis atitinkamų I priedo skirsnių.

Jūrų saugumo tyrimų institucijos gali nuspręsti, kad atlikus jūrų saugumo tyrimą parengiama paskelbti skirta glausta ataskaita, jeigu:

a) saugumo tyrimas nesusijęs su labai sunkia jūrų laivo avarija; arba

b) jūrų laivo avarija ir jos tyrimo rezultatai negali padėti užkirsti kelio avarijoms ir incidentams ateityje.

2. Jūrų saugumo tyrimų institucijos deda visas pastangas, kad 1 dalyje nurodyta avarijos tyrimo ataskaita, įskaitant jos išvadas ir visas galimas rekomendacijas, per 12 mėnesių nuo avarijos dienos būtų prieinama visuomenei, ypač jūrų transporto sektoriui. Labai sunkios avarijos atveju, jei galutinės avarijos tyrimo ataskaitos neįmanoma pateikti per tą laikotarpį, per 12 mėnesių nuo avarijos dienos paskelbiama laikinoji avarijos ataskaita.

3. Tyrimui vadovaujančios valstybės narės jūrų saugumo tyrimų institucija nusiunčia galutinės arba laikinosios ataskaitos kopiją Komisijai. Jūrų saugumo tyrimų institucija atsižvelgia į galimas technines Komisijos pastabas dėl galutinių ataskaitų, neturinčias poveikio išvadų esmei, kad avarijos tyrimo ataskaitos kokybė būtų pagerinta taip, kaip būtų geriausia siekiant šios direktyvos tikslo.

4. Komisijai pagal 20 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamos arba papildomos I priedo dalys, susijusios su faktine informacija, aplinkybėmis ir analize.“;

12) 15 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad jūrų saugumo tyrimų institucijų pateiktų saugumo rekomendacijų adresatai tinkamai atsižvelgtų į tas rekomendacijas ir prireikus imtųsi atitinkamų tolesnių veiksmų pagal Sąjungos ir tarptautinę teisę.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Kai tinkama, jūrų saugumo tyrimų institucija arba Komisija teikia saugumo rekomendacijas remdamasi abstrakčia duomenų analize ir bendrais atliktų jūrų saugumo tyrimų rezultatais.“;

13) 16 straipsnio pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Nepažeidžiant valstybės narės jūrų saugumo tyrimų institucijos teisės pateikti išankstinį perspėjimą, jei, jos nuomone, reikia imtis skubių veiksmų Sąjungos lygiu siekiant išvengti naujų avarijų pavojaus, ji bet kuriuo jūrų saugumo tyrimo etapu nedelsdama informuoja Komisiją, kad reikia pateikti išankstinį perspėjimą.“;

14) 17 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiama ši dalis:

„2a. Valstybės narės EMCIP praneša apie visas jūrų laivų avarijas ir incidentus pagal II priede pateiktą formą ir, kai atliekamas jūrų saugumo tyrimas, pateikia duomenis, gautus atlikus jūrų saugumo tyrimus, pagal EMCIP duomenų bazės schemą. Trumpesnių nei 15 metrų žvejybos laivų atveju reikalaujama pranešti tik apie labai sunkias jūrų laivų avarijas. Kai labai sunkios trumpesnių nei 15 metrų jūrų žvejybos laivų avarijos netiriamos, turi būti nurodytos to priežastys.“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Valstybių narių jūrų saugumo tyrimų institucijos EMCIP sistemai praneša apie visas labai sunkias jūrų laivų avarijas. Valstybės narės gali nuspręsti, kuri (-ios) kompetentinga (-os) nacionalinė (-ės) institucija (-os) turėtų pranešti apie visas kitas jūrų laivų avarijas ir incidentus, ir ją (-as) paskirti. Kai Komisija sužino apie jūrų laivo avariją ar incidentą, ji informuoja kompetentingas nacionalines institucijas.“;

c) įterpiama ši dalis:

„5. Komisijai pagal 20 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas arba papildomas II priedas dėl jame pateiktinos informacijos, siekiant atsižvelgti į IMO padarytus IMO avarijų tyrimo kodekso ar susijusių IMO gairių pakeitimus.“;

15) įterpiamas šis naujas straipsnis:

„17a straipsnis

Mokymas ir operatyvinė pagalba

1. Konkrečiu valstybių narių jūrų saugumo tyrimų institucijų prašymu Komisija sudaro palankesnes sąlygas plėtoti pajėgumus ir dalytis žiniomis jūrų saugumo tyrimų institucijose ir tarp jų, rengdama mokymus apie naujus teisinius ir technologinius pokyčius, konkrečius metodus ir priemones bei technologijas, susijusius su laivais, jų įranga ir operacijomis.
2. Valstybių narių jūrų saugumo tyrimų institucijų prašymu ir darant prielaidą, kad nekils jokio interesų konflikto, Komisija šioms valstybėms narėms teikia operatyvinę pagalbą, susijusią su jų atliekamais jūrų saugumo tyrimais. Tokia pagalba gali apimti specializuotų analitinių priemonių ar įrangos, taip pat ekspertinių žinių, kurių jūrų saugumo tyrimų institucijoms paprastai nereikia, teikimą, jei užtikrinamas jų nepriklausomumas.“;

16) 19 straipsnis pakeičiamas taip:

„19 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2099/2002. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Jei daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.“;

17) 20 straipsnis pakeičiamas taip:

„20 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 14 straipsnio 4 dalyje ir 17 straipsnio 5 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [*pagrindinio teisėkūros akto įsigaliojimo data*].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 14 straipsnio 4 dalyje ir 17 straipsnio 5 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 14 straipsnio 4 dalį ir 17 straipsnio 5 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“.

- 18) 23 straipsnis pakeičiamas taip:

„23 straipsnis

Įgyvendinimo peržiūra

Komisija iki [LB: *prašom įrašyti datą – dešimt metų nuo šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo datos*] pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl šios direktyvos įgyvendinimo bei jos laikymosi.“;

- 19) 24 straipsnis papildomas šia dalimi:

„3. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1286/2011 panaikinamas pasibaigus šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpiui, kaip apibrėžta Direktyvos ... [*įrašyti nuorodą į keičiančią direktyvą*] 2 straipsnio 1 dalyje.“

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip praėjus 4 metams po šios direktyvos įsigaliojimo.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.
2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu

Pirmininkas / Pirmininkė
